

Arturo ALMANDOZ

RESUMEN

El Plan Monumental de Caracas de 1939 es visto aquí como conclusión de los europeizados episodios que lo precedieron –el Guzmanato y la Bella Epoca– cuyo continuado afrancesamiento fue confirmado precisamente por la escogencia de la tradición francesa para apadrinar el primer plan urbanístico de Caracas, paradoja hasta ahora inexplicable para un momento en que la sociedad venezolana ya estaba tomada por la hegemonía norteamericana. Al girar la perspectiva desde la que tradicionalmente ha sido visto, el PMC puede entonces ser interpretado como la retrasada pero ambiciosa culminación de toda una época de aspiraciones afrancesadas, y no sólo como el tímido comienzo de un período de dudosa modernidad.

PALABRAS CLAVE: CARACAS, URBANISMO, HISTORIOGRAFÍA, ROTIVAL, PLANIFICACIÓN.

EL PLAN MONUMENTAL DE 1939: CONCLUSIÓN DEL CICLO EUROPEO DE CARACAS¹

ARTÍCULOS

ABSTRACT

The 1939 Plan Monumental de Caracas must be regarded as a conclusion of previous European-oriented episodes –the Guzmanato and the Bella Epoca– whose continuous Frenchification was precisely confirmed by choosing the French tradition in order to foster the first urban plan of Caracas –a paradox for a period when the Venezuelan society was already taken over by the American Hegemony. By shifting the perspective from which it has been traditionally approached, the PMC can then be interpreted as the belated but ambitious culmination of an era of Frenchified aspirations, and not only as the timid beginning of a period of faltering modernity.

1/ Este artículo completa la descripción del ciclo europeo de Caracas, iniciado con las reformas urbanas del guzmanato, y continuado en el europeísmo de la Bella Epoca y los Años Locos caraqueños, ya elaborados en el artículo "De la fiesta de Guzmán a la Belle Epoque" (Almandoz, 1996). Este texto está basado en el tercer capítulo de mi tesis doctoral "European urbanism in Caracas (1870-1940)" desarrollada en la Architectural Association de Londres, bajo la supervisión del doctor Nicholas Bullock, King's College, Cambridge. Algunas de las traducciones de este capítulo de la tesis han sido elaboradas por Anamar González, para la próxima edición de la tesis, a ser publicada por Fundarte y la USB.

MARCO REFERENCIAL

1/ Tal como Edward J. Allen (1940) and Erna Fergusson (1939) pudieron constatar en sus visitas al país democrático, la Venezuela de López Contreras se estaba convirtiendo en un enclave de tecnócratas formados en los Estados Unidos, quienes comandaban un proceso de modernización a todos los niveles administrativos. Sin embargo, la sociedad postgomecista todavía confrontaba el dilema metropolitano que venía de los Años Locos de María Eugenia Alonso y Victoria Guanipa: ¿París o Nueva York? Al discutir las reformas urbanas para Caracas, las diferentes propuestas aparecidas en la prensa por la muerte de Gómez reflejaban las divididas preferencias de los caraqueños en ese sentido. Al mismo tiempo –y a pesar de los equívocos significados atribuidos a la terminología urbanística que comenzaba a llegar– las propuestas de Luis Roche (1936), Rafael Bergamín (1959) y Ramiro Nava (1971) lograron articular la agenda para Caracas en términos de otro dilema: ¿renovación o extensión urbana?²

Los dilemas urbanos fueron resueltos desde las renovadas oficinas de la Gobernación del Distrito Federal (GDF): con la creación de la Dirección de Urbanismo (DU) en 1938, el gobernador Elbano Mibelli no sólo ofreció el primer ejemplo de oficina de planificación urbana en Venezuela, sino también asumió los riesgos de resolver la prolongada indecisión de los caraqueños. Muchas razones han sido exploradas para explicar la contratación de los urbanistas franceses como

asesores para la propuesta de plan, desde la formación europea de los miembros de la DU hasta el deseo de Mibelli de boicotear las preferencias de los concejales por otras propuestas (Negrón, 1991; Martín Frechilla, 1994:345-57). Pero, vista desde una perspectiva histórica más amplia, la decisión del gobernador coronaba el viejo sueño parisino de Caracas, comenzado en la fiesta de Guzmán y continuado a través de la Bella Época y los Años Locos. Así, no obstante el irresistible avance de influencia norteamericana, en el momento crucial en que la capital venezolana iba a ser transformada, la administración de López Contreras –probablemente desconocedora de las atávicas razones de la elección– tenía que honrar a Francia en tanto madrina cultural de toda una época que estaba por finalizar. *Noblesse oblige*.

2/ En el nombre de su prestigio cultural y de su glorioso pasado haussmanniano, Francia era todavía investida en la Latinoamérica de los años treinta de una supremacía urbanística de la que carecía en Europa. A diferencia del *town planning* inglés y del *Städtebau* alemán –constituidos en disciplinas técnicas y estatutorias desde la primera década de este siglo³– buena parte del urbanismo francés había permanecido durante el período de entre guerras como una especie de “haussmannisme amélioré”, tal como Marcel Poëte (1939) lo llamó 20 años después de la promulgación de la *Loi Cordunet* en 1919. Aunque el urbanismo francés también incluía la vertiente funcionalista de CIAM y Le Corbusier –quien había visitado el Cono Sur en 1929 y 1936– la vertiente más exportable a las colonias y a Latinoamérica

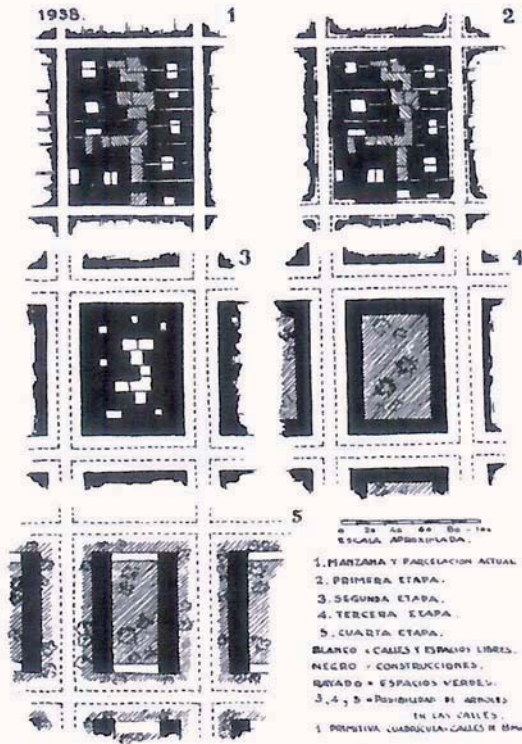
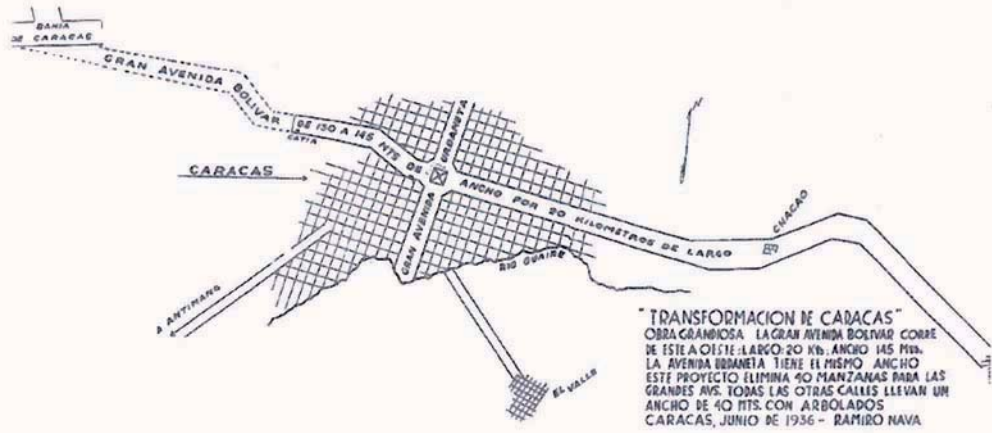
2/ Entre otras propuestas aparecidas en periódicos y revistas en esos años, también estaba el “Proyecto de Ensanche para Caracas. Cómo resolver el primer problema de congestión de tráfico”, aparecido en *El Universal*, febrero 27, 1936. Este debate ha sido en buena parte rescatado por Caraballo (1991) y Martín Frechilla (1994:307-45).

3/ Además de innumerables adelantos profesionales y de la publicación de diversos tratados y revistas, la nueva práctica fue establecida como obligatoria en Alemania en la llamada Ley Adickes de 1901, y en Inglaterra en la Town Planning Act de 1909. Ver por ejemplo Sutcliffe (1981:171-78); Cherry (1992); Ladd (1990).

GRÁFICOS 1 Y 2

TRANSFORMACIÓN DE CARACAS

TRANSFORMACIÓN DE MANZANAS CENTRALES



Fuente: Ramiro Nava, *Obras completas* (1971).
 R. Bergamín, *20 años en Caracas 1938-1958* (1959).

terminó siendo la nueva versión del “urbanismo de regularización” desarrollada por la llamada École Française d’Urbanisme (EFU). Esta última era resultante del eclecticismo de la Société Française d’Urbanistes –que incluía la agenda post-haussmanniana desarrollada por Eugène Hénard en el Musée Social– mezclada con la tradición monumental de diseño heredada de *Beaux Arts*, fomentada por las necesidades colonialistas del urbanismo francés (Wolf, 1968:84-85; Choay, 1983:253-59; Gaudin, 1985:25-40, 58-60, 86-92).

Siguiendo los deseos de Poëte (1939) y Bardet (1939; 1951:396), los urbanistas franceses en Latinoamérica hicieron un urbanismo representativo de la “qualité universelle” y de la “mission civilisatrice” de Francia en el mundo. Es por ello que el vocabulario de *Beaux Arts* prevaleció en las propuestas asesoradas por Joseph Bouvard, Léon Jaussely y Jean Claude Nicolas Forestier en Buenos Aires y La Habana, así como en el plan de Donat-Alfred Agache para Río. Mientras tanto, Santiago y Bogotá fueron fuertemente influenciadas por la tradición del *Städtebau* representada por Karl Brünner, quien asesoró propuestas para ambas capitales (Hardoy, 1988:107-109; 1989:269). Aunque comenzando a recibir influencia norteamericana en las generaciones más jóvenes de planificadores, para la década de los treinta las grandes capitales latinoamericanas habían logrado así establecer sus aparatos urbanísticos sobre una base europea, tal como Francis Violich pudo confirmarlo en su viaje por el continente (1944:158, 169, 173). Caracas era un caso bastante retardado, cuyo naciente urbanismo había escogido ser apadrinado por los franceses.

EL PLAN MONUMENTAL DE CARACAS

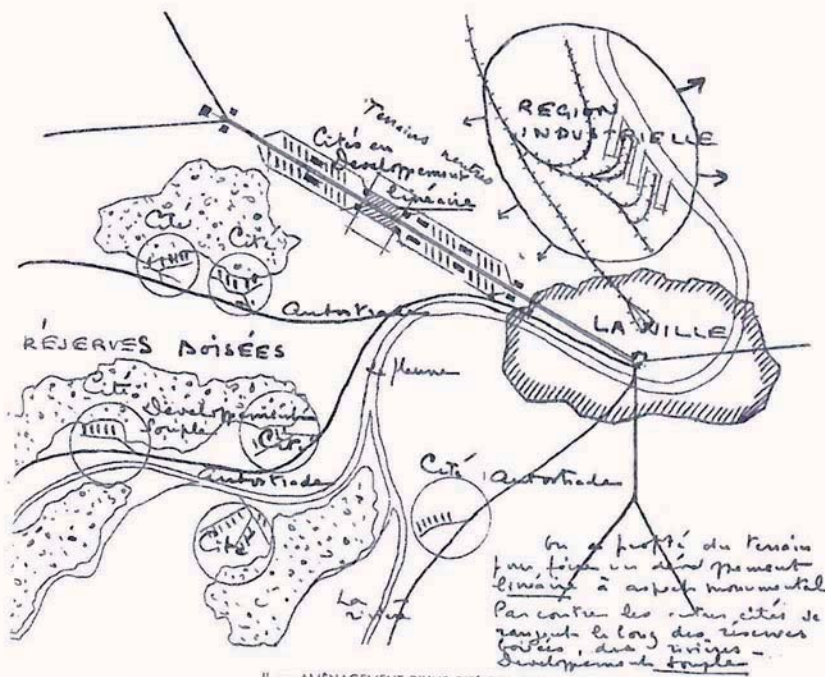
3/ Desde la experiencia del veterano Henri Prost en las colonias de África del norte hasta el reconocimiento teórico que el joven Maurice Rotival había hecho de la grandeza del

diseño haussmanniano (1935:65-67), los miembros del equipo francés contratado por Mibelli reunían la mayor parte de los ingredientes de la EFU. La tradición colonialista de la misión francesa no sólo se hizo evidente desde los primeros encuentros con los arquitectos venezolanos, sino también en los contenidos geopolíticos del Plan Monumental de Caracas (PMC), publicado en el primer número de la *Revista Municipal del Distrito Federal* de 1939. Resaltando la ubicación privilegiada de la capital venezolana, el documento comenzaba con las analogías geográficas y étnicas entre el mar Mediterráneo, «punto donde se encontraron y mezclaron grandes civilizaciones», y el Mar de las Antillas, «centro de unión de las civilizaciones provenientes del norte y del sur del continente americano» (GDF, 1939:17). Aparte de ser muy sugerente, la analogía marítima también dejaba entrever la idea colonialista de que América del Sur era el África del Nuevo Mundo, cuya completa madurez sólo se lograría mediante el intercambio económico y cultural con el hemisferio norte. La futura importancia de la capital venezolana no sólo se debía a su ubicación estratégica en el Caribe sino también a su relativa cercanía a los centros del mundo civilizado. Cubriendo una distancia de 3.700 kilómetros, se esperaba que el viaje entre Nueva York y Caracas durara menos de 10 horas en un futuro cercano, mientras que a Europa se llegaría en menos de 24 horas (GDF, 1939:18). De manera que Caracas miraba hacia el exterior, tal como lo hacen las grandes capitales:

«Es indispensable que la capital de un país mire hacia el exterior. Es por esto que las grandes ciudades del mundo y particularmente de los Estados Unidos de Norteamérica, como Nueva York, Washington, San Francisco, etc., crecieron automáticamente en aquellas regiones donde el intercambio era más fácil. La misma observación podemos hacerla con respecto a la ciudad de Londres, aparentemente descentrada si la consideramos en relación con Inglaterra; pero en el justo sitio si se la considera en relación con los Dominios; lo

GRÁFICOS 3-A Y 3B

LA REMODELACIÓN DE UNA CAPITAL



II. — AMÉNAGEMENT D'UNE CITÉ D'H. B. M.
 L'aménagement idéal d'une paraille cité a été rarement résolu en France, sauf à Plessis-Robinson par exemple. Mais nous en avons des exemples presque parfaits en Allemagne, en Angleterre et en Amérique.
 Cet aménagement, qui se conçoit en embranchement sur une voie à grande circulation automobile, doit être si possible à proximité d'une voie ferrée électrique suburbaine ou du métro-pollain urbain prolongé.
 Du point de contact avec la grande voie qui, dans l'avenir, sera probablement un autostade, c'est-à-dire traitée comme une véritable voie de chemin de fer, doit partir le réseau des voies primaires à grande densité de trafic automobile et aux abords desquelles devrait se construire le nodule commercial.
 Ces nodules devraient avoir des gabarits très différents de ceux acceptables pour les habitations.
 Ils pourraient comporter des immeubles de 10 à 20 étages qui rassembleraient, dans le plus court espace possible, les services généraux de chacune des agglomérations d'H. B. M., c'est-à-dire: bureaux, mairie, logements de médecins, dentistes, ingénieurs, mécaniciens, architectes, etc.
 Les étages inférieurs, plus étendus en surface, recevraient les coopératives d'alimentation, les grands garages, etc.
 La conception d'ensemble permettrait de créer des gares d'autocars.
 Ces dispositions sembleraient plus heureuses que celles qui consistent à mélanger dans des habitations à bon marché des tours et des habitations moins élevées, comme à Drancy par exemple.
 Ces tours — qui donnant à la conception d'ensemble un certain caractère architectural homogène — constitueraient des points de repères pour l'œil.

Fuente: Donat-Alfred, *La Remodelación de una Capital* (1932).
 M. Rotival, *Les grandes ensembles* (1935).

mismo ocurre con Argelia, situada en el extremo norte de los territorios africanos, pero sobre las márgenes del mar Mediterráneo que le trajo la civilización. Caracas, pues, ocupa asimismo el centro de la costa sobre el Caribe. Geográficamente su situación es notable y sería ilógico, aun si dispusiésemos de medios para hacerlo, tratar de encontrar un sitio más ventajoso para la capital de los Estados Unidos de Venezuela» (GDF, 1939:21-22).

Al mismo tiempo, Caracas era la capital de un país cuyo renacimiento democrático y auge económico le permitían beneficiarse de «todo el utillaje moderno y de los métodos más eficaces y racionales que la experiencia secular de otros países aconseja emplear para el perfeccionamiento del mecanismo administrativo». Basándose en su ventajosa ubicación y su condición de capital del país más rico de la región, Caracas debía entonces asumir su papel geográfico como líder del intercambio cultural, industrial y comercial, además de su función como la capital de la nueva civilización que surgía en el Caribe.

«Así, pues, no sería aventurado afirmar que en lo futuro, Caracas podrá ser la capital del sur de esa nueva civilización caribe, como San Luis, sobre el Mississippi, será la capital del Norte. México y La Habana correrán al oeste y al este del círculo armonioso donde se desarrollará, dentro de poco, con una vitalidad extraordinaria, la nueva civilización americana» (GDF, 1939:19).

En vista de ese futuro promisorio, el objetivo final del PMC era preparar a la capital venezolana para esa «misión envidiable que le ofrece su destino», de acuerdo con una hipótesis que parece haber sido mérito fundamental de Rotival, según lo reconociera Martínez Olavarría posteriormente (Negrón, 1991:48). El escenario quedaba así establecido en términos de dominación y jerarquía regionales: aunque estuviera subordinada a Nueva York y las capitales europeas, Caracas

estaba llamada a convertirse en la metrópoli secundaria de una nueva civilización de los trópicos. Desde su propia introducción, el urbanismo francés estampaba así su toque geopolítico en el plan para la capital democrática.

4/ Los problemas que requerían de una nueva organización para Caracas realmente no eran indicados en los capítulos principales del PMC, aunque sí estaban incluidos en el resumen final, supuestamente basado en estudios anteriores realizados por la Asociación Venezolana de Ingenieros (AVI). La población de Caracas en 1936 ascendía a 283.418 habitantes, cifra que representaba casi el triple de la población para 1873; desde 1926, el crecimiento demográfico en Caracas había sido similar o incluso mayor al de otras ciudades con igual importancia, como San Luis, Baltimore, Louisville, Bogotá y Argel; como en la mayoría de las ciudades importantes del mundo, este incremento se debía principalmente a la migración rural-urbana. El abarrotado centro necesitaba de medidas muy urgentes: con 193 habitantes por hectárea, la densidad en los distritos céntricos de Caracas era comparable a la de Argel y Bogotá –196 y 192, respectivamente. En estas áreas, el uso residencial estaba siendo sustituido por el uso comercial, lo cual agravaba la congestión del tráfico debido a lo estrecho de las calles tradicionales. Más allá del centro, y además del problema del tránsito ya mencionado, había dificultades a causa de la expansión urbana y la escasez de viviendas para los nuevos grupos de la clase trabajadora (GDF, 1939:21, 37-39). Aunque la mayor parte de este diagnóstico fue elaborado por los informes de la AVI, sería confirmado años más tarde por el propio Rotival como base técnica del PMC (1950-51:71).

Al igual que sucediera en la presentación del gobernador Mibelli ante los concejales, la definición de urbanismo contenida en el PMC protestaba contra la equívoca concepción tradicional de un arte ornamental superfluo; por el

contrario, el urbanismo era una necesidad económica y una inversión para el futuro de Caracas. Si bien explicados con cierta ingenuidad, se suponía que los fantásticos efectos del urbanismo beneficiarían a todos los elementos de la ciudad:

«Una ciudad bien concebida, con calles trazadas para la circulación automovilística, economiza tiempo y, por lo tanto, dinero. Economiza combustible, agentes de tráfico, accidentes, etc. Una ciudad trazada, lógicamente ve disminuir el costo de los servicios municipales, de sus cloacas, acueductos, aseo urbano, electricidad, teléfono, etc., obteniéndose así, una economía de impuestos de la que se beneficia toda la población. Finalmente, una ciudad bien construida, es hermosa y agradable. Y allí donde se vive confortable y plácidamente, desaparecen las dificultades sociales, los trastornos políticos y los odios de clase que tanto entorpecen la economía humana» (GDF, 1939:20).

Hausmann fue invocado como el mejor ejemplo de las ventajas a largo plazo que ofrece un plan urbanístico. Los problemas de salubridad del París de mediados del siglo XIX pudieron resolverse sólo gracias a la indomable energía de su Prefecto, cuyo genio creativo hubo de enfrentar la malévolta oposición para transformar a la ciudad en una gran capital. El plan urbano había sido tan provechoso que, sin hacer nuevas inversiones hasta 1914, París se convirtió en el centro de atracción universal para los turistas y las grandes fortunas del mundo. No había duda: el plan de Hausmann «pagó con creces todos los sacrificios e inversiones que requirió su realización». En vista de un ejemplo tan concluyente, el problema de la nueva organización para Caracas no tenía que partir de cero, sino que por el contrario debía imitar la forma como las legislaciones modernas combinaban las metas urbanísticas con los medios económicos. «Por lo tanto, no nos proponemos una aventura. No hay nada que descubrir», era la dócil conclusión de las premisas teóricas del PMC (GDF, 1939:19-20).

Aunque aparentemente limitado y obsoleto, ese marco teórico resultaba ser apropiado para las metas políticas del PMC, al mismo tiempo que la referencia al plan de Hausmann no estaba completamente fuera de contexto, tal como se ha expresado en alguna ocasión (Zawisza, 1989:18). Por una parte, la glorificación del valor mostrado por el Prefecto del Sena justificaba el retraso del urbanismo parisino, retraso que tanto los enviados franceses como el equipo local debían justificar ante sí mismos y ante el público venezolano; por la otra, la consagración de la saga económica y política de Hausmann impulsaba y reivindicaba los esfuerzos de Mibelli por brindarle a Caracas un plan digno. Quizás el PMC no requería de una mayor elaboración teórica.

5/ El ejemplo polivalente de París fue utilizado en muchas oportunidades para sacar diferentes conclusiones acerca de las propuestas para Caracas. Comenzando con la definición de la «región del urbanismo» –concepto innovador probablemente introducido por Rotival, quien ya seguía los pasos de su jefe en el campo de la planificación regional– el estudio tomaba en cuenta la interacción del centro de Caracas con todos los lugares ubicados a una distancia de un viaje de una hora en carro, aproximadamente; pero en el fondo, la definición de una región caraqueña parecía basarse esencialmente en el ejemplo de París, la cual estaría incompleta si se le despojara de su entorno inmediato, como Versailles, Fontainebleau, Compiègne, Dieppe y Deauville (GDF, 1939:22). El ejemplo de la capital haussmanniana también fue utilizado para resolver el gran dilema del PMC: ¿renovación urbana o extensión urbana del centro? De acuerdo con los expertos, Caracas mostraba un deformante movimiento hacia el este que, de ser acentuado con la extensión urbana, ocasionaría una devaluación del centro en el futuro. Los riesgos de tal posibilidad se ilustraban en la decisión de Hausmann de urbanizar el oeste de París, la cual aparentemente fomentó el deterioro de los barrios céntricos, cuyos costos de despeje y saneamiento en el largo plazo resultaron

ser muy altos (GDF, 1939:24). De manera que, aprendiendo una vez más de la experiencia haussmanniana, las primeras propuestas del PMC optaron por una especie de renovación urbana que buscaba:

- «1. Solucionar el problema del tráfico mediante avenidas capaces de absorber la masa total de vehículos, creando así una amplia circulación este-oeste y, abriendo, al mismo tiempo, las diagonales necesarias.
2. Encauzar el sentido principal de la circulación por medio de una avenida central que, por sus proporciones y las fachadas de los edificios, dé a la ciudad un aspecto monumental, imprimiéndole un carácter especial.
3. Crear plazas monumentales en donde el tráfico se reparta fácilmente y el movimiento del público pueda ser ordenado durante las grandes festividades» (GDF, 1939:25).

Para el área urbana de Caracas también se proponía la identificación de terrenos para nuevos edificios oficiales, la habilitación de zonas comerciales e industriales y la preparación de un plano definido y exhaustivo para la ciudad, el cual le permitiría a los urbanizadores hacer «inversiones en inmuebles, con la seguridad y garantía de una valorización de los barrios de la ciudad». Para los sitios aledaños a Caracas, se recomendaba conectar los diversos centros de la ciudad por rápidas vías de tránsito; solucionar el problema de vivienda para la clase trabajadora; y evitar la construcción en lotes que no estaban disponibles o no eran aptos para ser urbanizados, atacando así el ya creciente problema de las barriadas pobres (GDF, 1939:25). En este sentido, una ordenanza posterior emitida por la GDF adjudicaría los terrenos apropiados donde las familias de muchos miembros de la clase trabajadora podrían construir sus casas.

A pesar del extenso paquete de propuestas generales, la principal preocupación del PMC se centraba en las llamadas obras indispensables, cuya ejecución siempre representaba un gasto relativamente pequeño, que aun así tenía una considerable importancia para todo el plan de una ciudad.

«En efecto, el carácter estético de todas las ciudades lo determina la ejecución de una porción de ella, a menudo insignificante en relación con la superficie total. La ciudad de París, por ejemplo, ha sido completamente delineada por la ejecución del eje de los Campos Elíseos y las plazas de La Estrella y de La Concordia; la ciudad de Berlín, por Unter den Linden; la ciudad de Londres, por su Picadilly Circus, etc.» (GDF, 1939:31).

En vista de la decisiva importancia de las obras estéticas en estos ejemplos, el PMC le daba prioridad a la ejecución de las obras monumentales, presididas por la construcción de la Avenida Central de 30 metros de ancho, dividida en diagonales a ambos extremos, al oeste El Calvario y al este Los Caobos. Coronados por un Sagrario dedicado al Libertador, los nuevos edificios públicos reforzaban el carácter monumental a lo largo de la avenida. También se instaba a la ampliación de otras calles del centro, así como a la construcción de mercados municipales y viviendas para la clase trabajadora (GDF, 1939:32). El camino para la instrumentación de algunas de estas reformas fue allanado al prohibir e incluso revocar los permisos que no se ajustaban a las nuevas disposiciones del PMC (Rodríguez Espinoza, 1939:651-52).

ENTRE «HAUSSMANIZACIÓN» Y MODERNIDAD

6/ Después de haber resumido el contenido del PMC en su versión original, conviene presentar las principales vertientes de la crítica que ha interpretado y evaluado la propuesta de Rotival a lo largo de este siglo. Sin embargo, más que evaluar la conveniencia real del plan para Caracas –tema que ha

absorbido buena parte de las energías de los críticos— en este caso nos concentraremos en el legado haussmanniano del PMC, tratando al mismo tiempo de explorar otras fuentes urbanísticas que pudieran haberlo inspirado. Particular interés se le debe prestar a la Avenida Central —que daría origen a la Avenida Bolívar— ya que la mayoría de los reproches se han orientado hacia esta detallada propuesta del PMC, que incluso fue respaldada en el documento original con una interpretación gráfica realizada en París. Por último, se deben hacer algunas acotaciones con respecto a la forma en que el PMC moldeó tanto la posterior monumentalidad como la modernidad de la capital venezolana.

Incluso antes de que el PMC saliera a la luz, la conveniencia de una renovación urbana como opción para el centro de la Caracas de los años 1930 había sido una gran interrogante, que en aquel entonces y en lo sucesivo implicó una prolongada discusión. Cuando le fue mostrada la propuesta a Allen, el senador parece haber recibido una justificación cuyos términos estaban basados en las restricciones físicas de la ciudad y en los principios teóricos tanto de Rotival como del equipo local:

«Anidada en un valle entre montañas, no es posible hacer una ciudad sobre terrenos hasta entonces desocupados. Aunque lo fuera, tal movimiento iría en contra de la filosofía tanto del arquitecto parisino como de la comisión gubernamental, quienes no desean arruinar los sitios antiguos sino darles un valor agregado mediante una nueva belleza cívica. Ellos planean establecer nuevos centros en viejos lugares, combinando utilidad y gracia, lo cual evitaría que esta ciudad que crece tan rápidamente se expanda demasiado hacia los cañones o ascienda por las laderas de las montañas» (Allen, 1940:272).

Al mismo tiempo, se suponía que la cirugía urbana resolvería el problema del tránsito y el estancamiento general de la

ciudad, tal como lo admitiera Bergamín por primera vez durante una conferencia dictada en la UCV en diciembre de 1939; el español mantuvo el mismo punto de vista cuando las reformas comenzaron a ser criticadas: a pesar de las posibles fallas del PMC, el orden generado por la propuesta era en cualquier caso positivo para una ciudad que había permanecido estancada por tanto tiempo (Bergamín, 1959:36, 46).

Por encima de la indulgencia de ese punto de vista inicial, los críticos actuales rechazan tanto la supuesta imposibilidad de extensión de Caracas como la validez del razonamiento de los expertos. Sin tomar en cuenta una disponibilidad de terrenos que no podía compararse con su escasez en el París del siglo XIX, Rotival acogió ciegamente las experiencias de Haussmann y Napoleón III, sin siquiera mirar el plan de Cerdá para Barcelona y otros ejemplos de planes decimonónicos que fueron mucho más respetuosos de los centros históricos. En los casos de urbanismo colonial, incluso la EFU trató delicadamente las medinas de Túnez y Argel y la ciudad histórica de Saigón, donde tejidos de apariencia europea fueron yuxtapuestos a los centros tradicionales; por el contrario, en el caso de Caracas, el urbanista francés colocó a la nueva ciudad sobre el damero tradicional, que de este modo fue sacrificado a las actividades especulativas (Zawisza, 1985:47-48). Aunque Ramiro Nava criticó en su momento al «plan extranjero» que intentaba «hipotecar» el futuro de Caracas (1971:804), las maquinaciones ocultas de los renovadores franceses vinieron a ser desenmascaradas y atacadas posteriormente. Siguiendo ciegamente el ejemplo de Haussmann, la oposición del PMC al nocivo movimiento hacia el este era en realidad una agresiva justificación de un urbanismo afectado por la operación especulativa. Los beneficios prospectivos de esta práctica para la burguesía caraqueña, todavía en «estado cataléptico» en relación con la cultura francesa, habrían sido la única explicación de la generalizada ausencia de oposición contemporánea a la propuesta de Rotival (Zawisza, 1989:18-19; Martín, 1991:89-90).

Pero existen interpretaciones más positivas sobre la elección de la renovación urbana. Viendo el proceso desde la perspectiva de sus recuerdos como testigo, Martínez Olavarría recientemente justificó la intervención en el centro por el bien de las metas geopolíticas del PMC, en vista de que «las opciones formales del plan estaban fundadas sobre una proposición de reactivación y fortalecimiento del centro en vista de las importantes funciones que se le asignaban a la ciudad. Ese centro estaba sufriendo un proceso acelerado de deterioro que podía inducir a una fuga de las actividades más dinámicas hacia otros sectores del valle, conduciendo al colapso de las áreas centrales. De modo que la esencia de la intervención se condensaba en un conjunto de acciones destinadas a revitalizar el centro, revirtiendo la tendencia al deterioro» (Negrón, 1991:149).

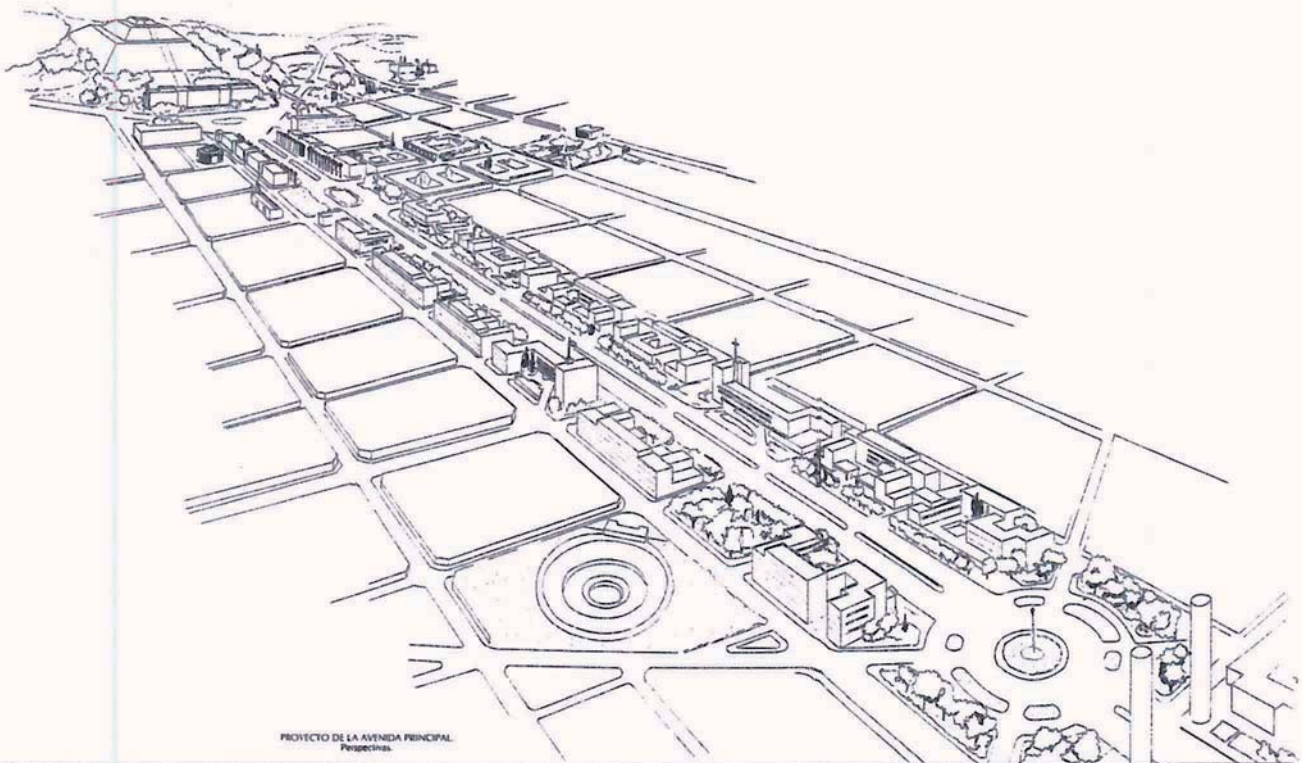
En ese caso, la concepción de Rotival sobre la importancia estratégica del plan urbano para Caracas habría sido completamente consistente, desde el nivel global del PMC hasta la cirugía espacial en el centro; era una concepción que, «dirigida hacia el futuro y apoyándose sobre las necesidades geopolíticas», también fue aplicada por el socio de Prost en los casos de la reconstrucción de postguerra en ciudades francesas. Al mismo tiempo, la propuesta de Rotival también era consistente con su ecléctica comprensión del urbanismo moderno, al menos tal y como había sido resumida en su artículo de 1935. Por lo demás, más allá de la renovación al estilo haussmanniano del centro, Rotival también incorporó algunos elementos de modernismo funcional en el PMC, tales como la introducción del automóvil en el centro de la ciudad, la mejora de calles para tratar de convertirlas en autopistas y la adopción de una zonificación. En este sentido, la «modernidad haussmanniana» de Rotival habría combinado un tratamiento académico del casco central con un enfoque funcional para las zonas externas de la ciudad (Jaua, 1991:135-37, 141; Negrón, 1991:154); la necesidad teórica de este tratamiento diferenciado sería confirmada años más

tarde por el mismo Rotival, quien haría una distinción entre el «urbanista del centro» y el «urbanista de la unidad vecinal» (Rotival, 1966:43-44).

7/ Por ser la propuesta más resaltante de la concepción monumental del equipo francés, la Avenida Central ha atraído la mayor parte de la crítica arquitectónica sobre el PMC. Una primera cuestión tiene que ver con la sorprendente similitud de la nueva avenida con los Campos Elíseos, un modelo no sólo mencionado en el plan original, sino también reconocido y justificado por el propio Rotival algunos años más tarde. Haciendo uso de los principios del urbanismo moderno, Rotival alegó que la nueva avenida era necesaria en tanto columna vertebral que pudiera estructurar el sistema orgánico de Caracas (1960:72; 1966:180-81). Además, la necesidad estructural de un eje de este tipo vino a ser respaldada incluso por los miembros de la generación de arquitectos venezolanos que en un principio se habían opuesto al PMC: ya que Caracas había sido una ciudad sin siglo XIX, había que crear una gran avenida del siglo XX. En este sentido, a pesar de las críticas iniciales al bulevar fascista, algunos de estos arquitectos han lamentado que el versallesco plan no se llevara a cabo completamente, porque habría sido una guía que hubiera evitado la posterior fragmentación de la Caracas metropolitana (Martínez Olavarría y otros, 1983:61; Schael y otros, 1989:41). Pero este tardío reconocimiento no resuelve el problema de la anacrónica implantación de un bulevar con aspecto parisino en una ciudad como Caracas, cuya mezcla urbana la hacía muy diferente al tejido lineal de París. En todo caso, la expansión orgánica de las urbanizaciones en la Caracas de los años 1930 hacía que su estructura fuera más parecida a la urbanización de *estates* en el Londres decimonónico, el cual ciertamente no requirió de ningún gran eje para articular su estructura metropolitana. Y no se trata de oponerse a los bulevares monumentales por sí mismos: en vista de la considerable escala de sus manzanas y rascacielos, la adopción de enormes avenidas parecía estar más

GRÁFICO 4

**PROYECTO PARA LA
AVENIDA PRINCIPAL
"PLAN MONUMENTAL
DE CARACAS" (1939)**



Fuente: Plan Monumental de
Caracas (1939).

justificada en el caso del plan de Le Corbusier para Buenos Aires (Zawisza, 1989:18, 22-23).

Aunque sus principales edificios fueron propuestos y diseñados por Lambert, tal como fue señalado por Martínez Olavarría (1983:58), el afrancesado atuendo de la avenida también ha originado la misma clase de críticas hacia Rotival. Aparte de su simetría cartesiana, bifurcada artificialmente a ambos extremos, el ecléctico despliegue de edificios públicos reforzaba la imagen *Beaux Arts* del conjunto; este eclecticismo era coronado en perspectiva por el piramidal Sagrario del Libertador, curiosa simbiosis entre la tumba de Napoléon en Los Inválidos y la Pirámide de la Luna en Teotihuacán (Zawisza, 1985:49; 1989:25; Negrón, 1991:155). A pesar de esta referencia a un pasado precolombino que Caracas jamás tuvo –aunque sí pudiera ser válido para las pretensiones del equipo francés sobre la nueva capital de la civilización caribeña– la monumentalidad y el eclecticismo de la avenida han sido reapreciados dentro de la revisión modernista. Conforme a su modernismo haussmanniano en el urbanismo, el eclecticismo arquitectónico de Rotival le permitió utilizar estilos neoclásicos y académicos en los edificios oficiales, combinados con intentos más modernos en otros tipos de edificaciones. Después de todo, tal combinación reflejaba la incapacidad real de la arquitectura *avant-garde* para transmitir la magnificencia requerida por el Estado, dilema esquizofrénico que confrontaba el movimiento moderno en ese momento (Jaua, 1991:139-42). Por otra parte, Martínez Olavarría ha confirmado que la avenida fue diseñada siguiendo principios modernos y de acuerdo con una preocupación explícita por los aspectos funcionales, formales y simbólicos del PMC, cuyos objetivos políticos, sin embargo, requerían de un tratamiento académico del eje (Negrón, 1991:155).

Así, desde el comienzo, el destino de la avenida fue su ambivalencia entre monumentalidad y modernidad, destino

gravado por sus efectos funcionales y segregativos. Aunque fue concebida inicialmente como una vía moderna para solucionar el problema del tráfico, cuya necesidad había sido admitida en propuestas anteriores, la avenida terminó siendo presentada y tratada por el PMC como un eje monumental, con más resonancias estéticas que funcionales. Es por esto que, después de acoger la cirugía urbana, Bergamín pronto advirtió que la avenida no era lo bastante ancha como para resolver los problemas de tránsito del centro, además de que era de esperarse que los terrenos reservados para su construcción aumentarían de valor en la pujante Caracas de los años 1940 (1959:60-64). En efecto, al iniciarse las labores de construcción de la avenida Bolívar en 1945, no sólo se confirmaron los pronósticos de Bergamín, sino que además los efectos sobre la estructura urbana materializaron lo peor del segregacionismo moderno. De allí en adelante, Caracas quedó escindida en dos mitades: el norte que captó la mayor parte del dinamismo de la capital petrolera, y el sur estancado económicamente y deteriorado socialmente; las heridas urbanas solamente comenzarían a sanar muchas décadas después, con la renovación superficial lograda gracias al sistema metro (Almandoz, 1991; Pedemonte, 1991). Por todo ello, la avenida es todavía un tema candente para la ciudad, y su juicio urbanístico y arquitectónico está lejos de haber terminado.

8/ Tampoco está cerrado el balance sobre el éxito de la misión francesa en Caracas. Por una parte, es cierto que la llegada de los enviados a la DU generó algunas innovaciones urbanísticas, desde la instauración del control de la iniciativa privada en la ciudad hasta la introducción de nuevas herramientas de planificación, tales como la zonificación y el registro inmobiliario. Pero, por otra parte, la metodología urbanística francesa todavía seguía estando muy basada en intuiciones y soluciones *pret-à-porter*, lo cual explica su escasa efectividad para prever y controlar el crecimiento urbano de la capital a largo plazo (Lander y Rangel, 1970:14;

Martín, 1991:93). En este sentido, al ponerlos en perspectiva con los avances de Alemania y Gran Bretaña para ese momento, los acartonados principios del urbanismo colonial francés continúan siendo fuente de remordimiento y duda para los caraqueños, quienes todavía nos preguntamos si tocamos la puerta equivocada (Martín, 1994:355-56, 362).

Los remordimientos de conciencia sobre el urbanismo francés se han agravado por el problema de la ecléctica monumentalidad del PMC. En este sentido se ha señalado que, para finales de los años 1930, la estética formalista de la EFU ya estaba obsoleta y gastada en el contexto internacional, incluyendo las principales capitales latinoamericanas (Zawisza, 1985:50). Al mismo tiempo, ha sido necesario llegar a aceptar las «buenas maneras» de Rotival en su misión caraqueña, porque su bagaje modernista resultó ser una peculiar combinación entre lógica funcional y eclecticismo haussmanniano (Jaua, 1991:133). Sin embargo, la explicación de Gwendolyn Wright sobre los estudios de casos del urbanismo colonial francés brindan una especie de consuelo a los caraqueños. En sus intervenciones en ciudades coloniales, los arquitectos vanguardistas algunas veces desafiaron la rigidez del modernismo europeo, incorporando imágenes propias de *Beaux Arts*, yuxtaponiéndolas a los motivos exóticos y los principios racionales; así, los urbanistas franceses a veces prefirieron comprometer la pureza de la expresión con el fin de atenuar los posibles trastornos causados por la repentina introducción del modernismo en sociedades coloniales, especialmente en el contexto de ciudades de rápido desarrollo (Wright, 1991). Análogamente, la invocación de Haussmann en el PMC también puede explicarse como una moderación de la modernidad de Rotival y su equipo, con lo cual se habría buscado una fórmula cautelosa para la Caracas postdictatorial. De manera que, a pesar de que Bardet creyese que esta tendencia ya había desaparecido del urbanismo francés para 1939, el PMC ofrecía un ejemplo palpable de «haussmannisme amélioré».

Sin embargo, más allá de la recriminación y el auto-reproche, la misión francesa debe ser asumida por los caraqueños como el último e inexorable capítulo urbano del predominio cultural de París en nuestra ciudad. Continuando con el idilio comenzado por el arte urbano de Guzmán y prolongado a lo largo de la Bella Epoca, Caracas naturalmente debía invitar a los franceses para que apadrinaran su naciente urbanismo, como prueba final de devoción al momento trascendental de emprender las tan postergadas reformas. En este sentido, considerándola como episodio final de la devoción francófila, la continuidad esencial del PMC con el arte urbano guzmanista fue acertadamente captada por Martín Vegas, cuando señalara que el Ilustre Americano habría emprendido con gusto todo el plan de Rotival (Martínez Olavarría y otros, 1983:59). Medio siglo después de Guzmán, la vieja tradición *Beaux Arts* sólo podía producir un malogrado plan para Caracas; pero la americanizada capital acaso necesitaba de este desengaño final, para así darse cuenta del agotamiento de su pasado francés.

EPÍLOGO: HACIA EL *PLANNING* NORTEAMERICANO

9/ Aunque el PMC celebraba que Caracas estaría en un futuro próximo a menos de 24 horas de Europa, su mayor cercanía a Nueva York iba a ser reducida más drásticamente por la administración de Medina Angarita. El urbanismo monumental pasó a ser un residuo del *ancien régime* para el nuevo gobierno populista, cuyas alteraciones del PMC confirmaron el agotamiento de la era afrancesada en medio de la americanización de la incipiente metrópoli. Con una sucursal del MOP en Nueva York y fondos provenientes de la administración Roosevelt (García, 1985:82-87; Martín, 1994:373), el nuevo gobernador Nucete Sardi pudo fácilmente remover los vestigios de *Beaux Arts* del centro de una Caracas deseosa de modernidad, tal como el mismo gobernador confesara al dramaturgo colombiano Luis Enrique Osorio, de visita en el país por esos años (1943:61). En este contexto, la renova-

ción de El Silencio no sólo fue la oportunidad de Carlos Raúl Villanueva para desarrollar una arquitectura vernácula moderna, sino también la solución adecuada para una burguesía metropolitana que quería escapar a los suburbios caraqueños –tal como Rotival mismo lo reconoció años más tarde (1966:171, 176-79).

Con la llegada de Francis Violich contratado como asesor de la Comisión Nacional de Urbanismo, la reaparición de Rotival vestido de planificador, y el retorno de tecnócratas venezolanos desde los Estados Unidos, comenzaba la era del *planning* en Venezuela. Los tres episodios –el Guzmanato, la Bella Epoca y el Plan Monumental– que habían posibilitado la emergencia del urbanismo caraqueño estaban concluidos, incluyendo la remoción del decorado europeo en el que la nueva disciplina había tomado forma. Tal como Violich recordó años más tarde, el *latter-day Beaux-Arts movement* que había inspirado al naciente urbanismo venezolano iba entonces a ser sustituido por un *functional approach drawing on North American techniques* (1975:285). El afrancesado PMC había sido la conclusión de un ciclo europeizado por el que Caracas había atravesado, al igual que la mayoría de las capitales latinoamericanas lo habían hecho desde la mitad del siglo XIX. A pesar de la omisión de Violich en su primer libro, Caracas también había sido una *Old-world-like city*.

BIBLIOGRAFÍA

ALLEN, Henry Justin (1940) *Venezuela. A Democracy*, New York: Doubleday, Doran & Co. (*Venezuela, una Democracia*, trans. Eloy Lorenzo Rébora, Buenos Aires: Editorial Claridad, 1945)

ALMANDOZ, Arturo (1991) "El metro como estructurador espacial urbano de Caracas, Venezuela, en *Grandes metrópolis de África et l'Amérique Latine*, 4 vols., Toulouse: Université de Toulouse-Le Mirail, III, pp. 14-19.

_____ (1995) *Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940)*, Caracas: Fundarte, Ateneo de Caracas.

_____ (1996) "De la fiesta de Guzmán a la Belle Epoque", en *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, 30, Caracas: pp. 6-17

BARDET, Gaston (1939) "Vingt ans d'urbanisme appliqué", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 3, Paris: pp. III-1-2.

_____ (1951) *Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, Paris: Sabri.

BERGAMIN, Rafael (1959) *20 años en Caracas. 1938-1958*, Madrid: Gráficas Reunidas.

CARABALLO, Ciro (1991) "Los últimos días de aquella de los techos rojos, o los 'planes' antes del 'plan'", en *El Plan Rotival La Caracas que no fue*, Caracas: Instituto de Urbanismo, UCV, pp. 49-72.

CHERRY, Gordon E. (1992) *Cities and Plans: The Shaping of Urban Britain in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, London: Edward Arnold, 1ra. ed. 1988.

CHOAY, Françoise (1983) "Pensées sur la ville, arts de la ville", en *Histoire de la France urbaine*, vol. 4: *La ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien*, ed. Maurice Agulhon, Paris: Seuil.

FERGUSON, Erna (1939) *Venezuela*, New York: Alfred A. Knopf.

GARCIA, Noris (1985) "Vivienda obrera y gestión estatal en Caracas. El Banco Obrero en Caracas, 1929-1945", Trabajo de Ascenso, Caracas: UCV.

GAUDIN, Jean-Pierre (1985) *L'avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seysell: Champ Vaillon.

GOBERNACION DEL DISTRITO FEDERAL (1939) *Plan Monumental de Caracas*, en *Revista Municipal del Distrito Federal* 1, Caracas: 17s.

HARDOY, Jorge E. (1988) "Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina", en, comps. J. E. Hardoy, Richard M. Morse, *Repensando la ciudad de América Latina*, Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, pp. 97-126.

- _____ (1989)
"Las ciudades de América Latina a partir de 1900", en *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, Madrid: CEHOPU, MOPU, 1989, pp. 267-74.
- JAUJA, María Fernanda (1991)
"Lógica y eclecticismo o los buenos modales de Maurice Rotival", en *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, pp. 133-43.
- LADD, Brian (1990) *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- LANDER, Luis y María Josefina de RANGEL (1970)
La planificación en Venezuela, Caracas: Sociedad Venezolana de Planificación.
- LAVEDAN, Pierre (1926)
Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme, París: Henri Laurens.
- MARTIN FRECHILLA, Juan José (1991)
"Rotival de 1939 a 1959. De la ciudad como negocio a la planificación como pretexto", en *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, pp. 73-107.
- _____ (1994)
Planes, planos y proyectos para Venezuela: 1908-1958 (Apuntes para una historia de la construcción del país), Caracas: UCV.
- MARTINEZ OLAVARRIA, Leopoldo; Gustavo FERRERO TAMAYO, Julián FERRIS, Juan Andrés VEGAS, Martín VEGAS (1983)
Foro "Maurice Rotival", *Punto*, 65, Caracas: UCV, pp. 56-66.
- NAVA, Ramiro (1971)
Obras completas, Caracas: Editorial Mediterráneo.
- NEGRON, Marco (1991)
"La gestación del Plan Urbano de Caracas de 1939 y su incidencia en la formación de la tradición urbanística venezolana. Conversación con Leopoldo Martínez Olavarría", en *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, pp. 145-56.
- OSORIO, Luis Enrique (1943)
Democracia en Venezuela, Bogotá: Editorial Litografía Colombia.
- PEDEMONTE, Max (1991)
"Rotival y el metro", en *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, pp. 183-86.
- POËTE, Marcel (1939)
"L'esprit de l'urbanisme français", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 3, París: pp. III-4-5.
- ROCHE, Luis (1936)
"Embellecimiento de Caracas", *El Universal*, Caracas: marzo 4.
- RODRIGUEZ ESPINOZA, Luis (comp.) (1939) *Digesto municipal de Caracas. Recopilación de ordenanzas, decretos, resoluciones, acuerdos, reglamentos y contratos municipales vigentes*, Caracas: Editorial Bolívar.
- ROTIVAL, Maurice (1935)
"Les grandes ensembles", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 6, París: pp. 57-72.
- _____ (1950-51)
"Urbanisme au Vénézuéla", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 33, *Urbanisme en Amérique Latine*, París: pp. 71-73.
- _____ (1960)
"Caracas. Reprise du plan d'aménagement 1950-1960", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 88, París.
- _____ (1966)
"Caracas marcha hacia adelante" en *Caracas en tres tiempos*, Caracas: Ediciones Comisión de Asuntos Culturales del Cuatricentenario de Caracas, pp. 172-82.
- SCHAEEL, Guillermo; Tomás SANABRIA; Martín VEGAS; Fruto VIVAS; Gustavo LEGORBURU (1989)
"Caracas a partir de 1925. Los primeros pasos hacia la modernización", en *Talleres. La arquitectura y el proceso de modernización urbana de Caracas*, Caracas: pp. 25-50.
- SUTCLIFFE, Anthony (1981)
Towards the planned city: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914, Oxford: Blackwell.
- USLAR PIETRI, Arturo (1952)
"El mal gusto en Caracas", en *Crónica de Caracas*, 11, Caracas: pp. 517-23.
- VIOLICH, Francis (1944)
Cities of Latin America. Housing and Planning to the South, New York: Reinhold Publishing Co.
- _____ (1975)
"Caracas: Focus of the New Venezuela", en *World Capitals: Toward Guided Urbanization*, ed. H. Wentworth Eldredge, Garden City, N.Y.: Anchor Press; Doubleday.
- WOLF, Peter M. (1968)
Eugène Hénard and the beginning of urbanism in Paris 1900-1914, The Hague: Centre de Recherche d'Urbanisme.
- WRIGHT, Gwendolyn (1991)
The Politics of Design in French Colonial Urbanism. 1880-1930, Chicago: University of Chicago Press.
- ZAWISZA, Leszek (1985)
"El Silencio: arquitectura y urbanismo", en *El Silencio y sus alrededores, imagen del pasado y presente en una zona de Caracas*, Caracas: Fundarte, pp. 41-64.
- _____ (1989)
"Rotival: ayer y hoy (I)", *Revista del Colegio de Ingenieros de Venezuela*, 3, Caracas: pp. 14-31.